

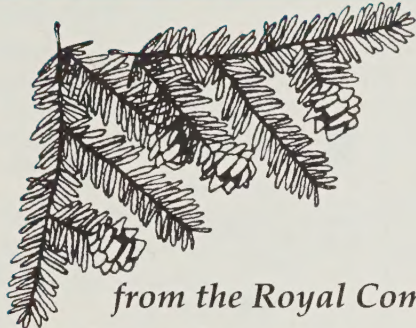


ISSN 0840-9846

Newsletter

of the Canadian Waterfront Resource Centre

CAI
N 1
-1988
TO 14



Season's Greetings

from the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront

As winter winds begin to blow and ice forms over Toronto's harbour, the holiday season approaches. It is a time to reflect upon the past year. For the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, 1989 has been exciting and productive.

The new year began with several days of public hearings in January and February, beginning with the Toronto Island Airport. Hearings on Harbourfront, environmental issues and the Toronto Harbour Commissioners followed in March, April, May and June. Work groups of the Royal Commission also made presentations about their reports: *Environment and Health*, *Housing and Neighbourhoods*, and *Access and Movement*. Public presentations included submissions from nearly 300 deputants and provided the basis for thought-provoking discussion of key issues related to Toronto's waterfront.

The spring thaw brought with it seven work group and staff reports identifying important issues facing Commissioner Crombie and all those who want a better waterfront for Toronto. These included:

- *Environment and Health*
- *Housing and Neighbourhoods*
- *Access and Movement*
- *Parks, Pleasures and Public Amenities*
- *Jobs, Opportunities and Economic Growth*
- *Persistence and Change: Waterfront Issues and the Board of Toronto Harbour Commissioners*
- *The Future of the Toronto Island Airport: The Issues*

In June, Commissioner Crombie made his initial recommendations about Harbourfront to Toronto City Council. Commission staff were busy throughout the

following summer months with the first *Interim Report*, released on 30 August 1989. Response from both federal and provincial levels of government was favourable and supportive.

The Commission began an active fall season by hosting a design think tank, the Toronto Waterfront Charrette, to make proposals for a "clean, green and accessible" waterfront. In October, the Government of Ontario announced its intention to direct broad provincial measures toward "ensuring the ... preservation, protection and prudent use ..." of Toronto's waterfront. A provincial Order in Council expanded the Royal Commission's area of interest by appointing David Crombie to head a Provincial Royal Commission with "a mandate to report to the Province on waterfront issues along the entire western basin of Lake Ontario and to recommend ways of linking and integrating the waterfront to upstream watersheds." Other areas of focus in the autumn and winter work program include an environmental audit of the Port Industrial Area and East Bayfront lands and study of regional transportation issues.

Staff of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront would like to thank all those who have supported the Commission's work and made active contributions this past year in the planning of Toronto's waterfront. Wishing you all the best during this festive season and looking forward to hearing from you in the New Year!



Commentary

Industry in the Port Lands: A Dialogue

Do we need industry in the Port Lands of the City of Toronto?

Currently, all four levels of government are examining this question, but it is fair to say that the unanimous answer to this question is likely to be "Yes". About three quarters of the land in the Port district is publicly owned, and a significant amount is currently vacant or being used for storage.

At this stage of the re-examination of future uses of the 1200 acres plus Port Lands, there are two opposing schools of thought: those who feel that the whole of the Port Lands and the adjacent 100 acres of the East Bayfront should be retained for industrial use, with the occasional park, and those who want to consider an even mix of uses, including recreational, residential and commercial as well as industrial.

Following are summary excerpts from two reports which articulate these different approaches to determining the future of the lands.

Housing and Neighbourhoods:

A Discussion Paper presented to the Royal Commission *Housing and Neighbourhoods Work Group*

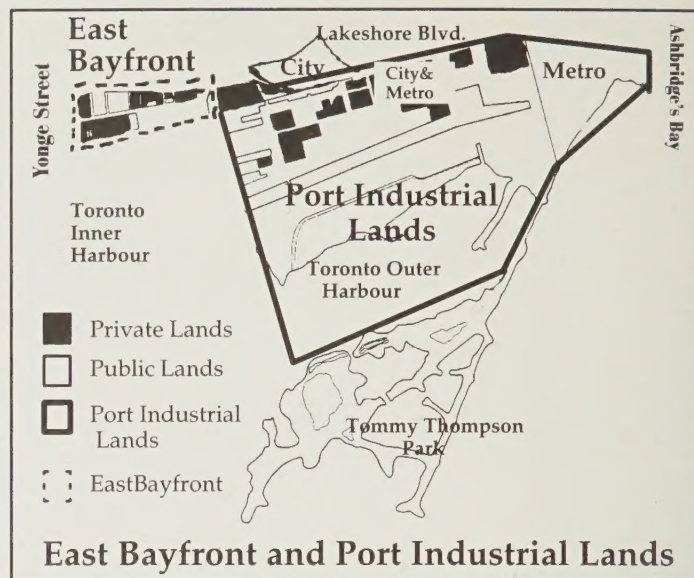
The East Bayfront area in the past has been primarily industrial. Today a number of sites in East Bayfront are underused and some are vacant. The public holdings are 38 acres. The large industrial holding is Redpath Sugar at the western end of the area.

The East Bayfront is seen by the City as symbolic of the need to hold the line against residential uses encroaching on industrial uses further east but it is unclear how the City could achieve its stated goal of increasing waterfront access particularly for residents of St. Lawrence if the whole area is restricted to industrial use.

Other than at the western end of Harbourfront, the City's assisted housing target is not being met anywhere in the Central Waterfront area. If the East Bayfront is eliminated as a site for residential and mixed uses there will be an almost total absence of assisted housing.

East Bayfront provides a good opportunity for a mixed use waterfront neighbourhood, and is too strategically located to be relegated to industrial uses only. None of the current industrial users need to be relocated and the Port Lands provide a better opportunity for relocating other industry.

The Port Lands offers the largest and most significant opportunity on the whole waterfront to shift to new uses and perceptions about its role in Toronto and the entire region.



Toronto must avoid becoming "A Tale of Two Cities": A Labour Council Policy Paper dealing with Industrial Lands and Housing *Labour Council of Metropolitan Toronto*

Land speculators make great profit by having land re-zoned from "industrial" to high priced "commercial" or "residential" use. To gain support, they use public sentiment to pit our housing needs against our job needs. Further, they try to disempower people by convincing us that the replacement of industrial jobs with service sector jobs is something we can do nothing about. They are wrong. Industrial and manufacturing jobs are crucial to a healthy city economy.

They ensure a diversified economy to protect against a downturn in any particular sector. Every dollar spent in industry has a multiplier effect stronger than any other sector of the economy. Industrial jobs provide higher wages and better benefits, so workers can afford to live in their city.

The supply of land available for industry is fast disappearing. At present rates we can expect a severe shortage of industrial land in Metro within four to five years. As old industries face the need to modernize, we must have other industrial lands available.

The 1200 acre industrial Port Lands are a prime example of land that must be retained for industry in its entirety. Much of it is undeveloped and it presents a unique opportunity to develop a series of industrial parks based on stringent criteria:

- creation of as many quality jobs as possible;
- environmental considerations and compatibility with local communities;



Housing and Neighbourhoods Work Group

Many uses could be accommodated in the area. For example, 500 acres could be designated for industrial use, 400 acres for residential and ancillary uses, 200 acres for open space and 100 acres for regional attractions.

The industrial policies of the City and Metro in respect of the large area of the Port Lands must be examined in order to define exactly how much land is actually needed for industry.

The environment is a factor. There must be decisions to clean up some sites in the area, as well as to ensure that future industries do not add to the contamination of soil, water or air.

In summary, the Port Lands, held primarily in public hands, are simply too large and valuable a resource to be redeveloped as a purely industrial area.

Labour Council of Metropolitan Toronto

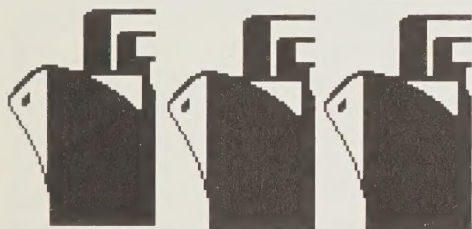
- design considerations to buffer local communities and allow the public to enjoy the shoreline and park;
- technologies appropriate to local activities or the local use of their finished products such as boat building, construction materials etc.;
- industries that would benefit from a waterfront location;
- industries showcasing new environmental technologies.

To make real progress in solving the housing crisis, non-industrial public lands should be used first for affordable housing, residential areas should have intensification of land use and enforceable municipal targets for affordable housing should be increased.

There is much that can be done to overcome the housing crisis while leaving industrial lands intact.

— Noreen Dunphy

Will The 21st Century See Green Industry in The Port Lands?



On Thursday, 16 November, 1989, the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, the South East Toronto Industrial Awareness Organization, the Labour Council of Metropolitan Toronto and York Region, and the Faculty of Environmental Studies, York University co-sponsored a one-day symposium to generate new ideas for using the Port Industrial District and the East Bayfront as a showcase for future-orientated industries which operate on an environmentally-sound basis. Representatives from government, the private sector, labour, environmental organizations and academics came together to share their knowledge and insights on the possibilities and constraints of environmentally-sound industries.

The central issue for the symposium was the planning and developing of waterfront industry. Recent global economic restructuring has continued a long-term trend in reducing industrial activity in the City of

Toronto. Organizers of the symposium believe that this trend is not inevitable and that industry is crucial to a healthy urban economy. Industry contributes to the wealth-producing capacity of the region and provides the potential for increasing real growth. Many service sector activities exist to maintain or enhance industrial capacity. A diversified economy with a strong industrial presence protects against a downturn in any particular sector. Industrial jobs provide higher wages and better benefits which enable workers to live in the city.

Toronto's Port Industrial District and East Bayfront have been the site of port, manufacturing, storage and warehousing activities for many decades, but these lands are now ripe for change.

A number of redevelopment plans have been put forward already. Many of these plans call for a continuation of industrial land uses in combination with residential, recreational or commercial activities. It is clear, however, that industry, and particularly waterfront industry, must adapt to the reality of environmental sensitivities.

Taking care of the environment has already become good business for leading corporations. Manufacturers

are producing more "green" products than ever before, with claims that their merchandise is good for, or at least not detrimental to, the environment. Thinking environmentally has become necessary for business decisions: the University of Western Ontario has led the way by establishing Canada's first business administration course on managing sustainable development.

Discussions at the symposium were both creative and positive. Those present agreed that the one-day exercise was an initial step in inquiring into the possibility of establishing "green" industry on Toronto's waterfront. Indeed, participants requested that the Royal Commission continue the process begun that day.

Commissioner David Crombie indicated the issues and opportunities identified during the symposium would be brought together in a working paper at the end of January 1990 and circulated to symposium participants for their comments. If you would like to obtain your own copy, please contact the Royal Commission at (416) 973-7185 or pick up a copy at 207 Queen's Quay West, Suite 580, Toronto, Ontario.

— Gene Desfor



A Waterfront Legacy

Initiatives to Preserve and Create Continuous Access to the Water's Edge

A symposium to exchange ideas about the preservation of natural features and man-made sites in river valleys while developing and maintaining continuity of access to waterfront areas was held by the Royal Commission at its offices on 22 November 1989. The day was devoted to presentations given by guest speakers from Canada, the United States and Britain.

Ron Reid, environmental specialist, set the keynote by talking about stewardship agreements, conservation easements and land trusts — some of the many techniques used to preserve natural areas. Reid pointed out that government acquisition of a site requiring heritage preservation is only one option: there is also a strong role for the private individual. Each of the succeeding speakers expanded upon this point and outlined many ways in which individual people had become involved in heritage preservation.

The concept of stewardship agreements — voluntary arrangements with landowners who promise to maintain and protect property and to notify conservation organizations of changes in land use — was explained by Stewart Hilts, Professor of Land Resource Science at the University of Guelph and representative of the Natural Heritage League. Approximately 13,000 acres of Ontario land are affected by stewardship agreements.

Jeremy Collins, a lawyer with the Ontario Heritage Foundation (OHF), addressed the issue of conservation easements. Conservation easements are legal instruments that place restrictions on development and use of land. Owners are able to sell, lease, or otherwise transfer the land, but the conservation easement is registered on title, and applies to subsequent landowners. The OHF is the only agency in Ontario with a legislative mandate to acquire conservation easements.

Stephen Price, Vice-President of the World Wildlife Fund Canada, stressed that private donations were important to the success of existing conservation programs and that the government could encourage private/public sector partnerships by introducing matching fund programs, contributing their expertise, promoting staff second-

ment, developing policy initiatives, and participating in recognition programs.

Sally Bucknall, of the Countryside Commission, spoke of her experience in landscape conservation in Britain. The Countryside Commission does not own land, but acts as a facilitator between conservation groups and the British government. She indicated that the private sector needs encouragement to do more for heritage preservation and to join in partnerships with conservation groups. The private sector can provide entrepreneurial expertise that is sometimes lacking in non-profit organizations. Expanding on Dr. Bucknall's comments was Bryan Howard, from the Ontario Ministry of Natural Resources. Mr. Howard, recently returned from an exchange program in Britain, described a vast trail system or rights-of-way network that stretches across Britain.

Two speakers focused on the work done by land trusts in the United States. A land trust is usually a non-profit, non-governmental organization. Land trusts employ conservation easements, bargain sales, salebacks and leasebacks, and outright acquisition to preserve land. Andrew Johnson, from Conservation Advisors Inc., outlined the practice of limited development which allows development on part of the property in order to finance the purchase of the land, but protects the area deemed significant by the trust. He indicated that limited development often increases the return on investment for the developer, results in faster planning approval, and has lower infrastructure costs. Charles Levesque from the Trust for New Hampshire Lands — a partnership between the state and private organizations — said that New Hampshire has approximately one million acres of land protected.

At the end of the day speakers and symposium participants agreed that the techniques outlined were all applicable to the Greater Toronto Area and could be used to preserve the natural and built-form heritage in the region as well as help create continuous public access to the water's edge.

— Scott W. Clark, Conference Chairman

Old and New Faces at The Royal Commission

Shane Foreman is back as our Director, Port Studies and so, too, is **Jim O'Mara**, assigned to us half-time from the Province of Ontario. **Gord Garland** has been seconded again from CMHC.

Suzanne Barrett returns as our coordinator of the Environmental Audit. On the Steering Committee are David Carter, Chairman; David L. Egar, Regional Director General, Environment Canada; Don Gamble, Executive Director, Rawson Academy of Aquatic Sciences; David W. Guscott, Director, Ontario Ministry of the Environment; Joanna Kidd, Consultant;

Lynn Morrow, Coordinator, Metropolitan Waterfront Committee; Chuck Pautler, Ontario Office for the Greater Toronto Area and Ron Shimizu, Regional Director, Environment Canada. Alternates: Simon Llewellyn, Manager, Environment Canada; Jim Maxwell, Director, Policy Branch, Environment Canada Headquarters; Bob Shaw, Manager, Ontario Ministry of the Environment and Peter Sly, Rawson Academy of Aquatic Sciences. **Max Beck** joins us to do a study on industrial policy in the Greater Toronto Area. **Welcome to all: glad to have you with us.**



Greater Toronto Area Waterfront Tour

On 17 October 1989, the Province of Ontario announced the establishment of a Commission of Inquiry headed by David Crombie. The mandate for this Commission effectively extends the federal Royal Commission's geographic and subject coverage. The provincial mandate covers the Greater Toronto Area waterfront from Burlington to Newcastle and includes the specific themes of continuous waterfront access, transportation, housing and employment.

Royal Commission and provincial government staff began to familiarize themselves with issues and opportunities in this enlarged waterfront area with mini-bus tours in late October and early November. Staff toured the Western waterfront area from Mississauga to Burlington and the Eastern waterfront from Pickering to Newcastle. Local and regional municipality planners and conservation authority representatives acted as "guides". The guides set the travel routes for their respective areas and provided information on waterfront policies, issues and opportunities. Their personalized descriptions of local issues made it clear that, although a diverse set of problems, opportunities and approaches exists, there is also a common need for more effective tools to secure waterfront access and to ensure a diversity of compatible land uses in waterfront areas.

This "view from the road" provided a necessary grounding or starting point from which to begin understanding the broader issues and sharing ideas. Many thanks to the 16 guides who shared their knowledge and insight.

Toronto Island Airport Update



November was a busy month for those interested in the future of the Toronto Island Airport (TIA).

On 14 November 1989 the Toronto Harbour Commissioners (THC) approved the operation of four new carriers at the airport and made a commitment to construct permanent terminal facilities to accommodate an increase in passenger traffic and flight movements. These actions caused a flurry of activity and aroused the interest of area residents.

Subsequently, at its meeting of 16 November 1989, City Council devoted four hours of discussion to THC decisions related to the future of the Island Airport.

Councillors reviewed the development history of the Island Airport — including the days when present Mayor Eggleton was an alderman and councillors Layton and Jakobek were deputants before Council speaking against the introduction of STOL aircraft — and discussed the powers Council has to react to the recent THC decisions.

City Council's discussion of the airport issues concluded with the passing of several motions, some related to the THC's decision to allow new carriers to use the airport. Council indicated concern about any substantial increase in the level of aircraft and passenger activity which might result from additional carriers at the Island Airport. Council also supported the enforcement of an escalating passenger user fee to help ease the airport's operating deficit.



Passengers leaving Toronto Island Airport Ferry

The City's Intergovernmental Waterfront Committee also addressed the actions of the THC regarding the Island Airport at its meeting of 20 November 1989 by passing motions which included requests from City staff for reports about:

- existing constraints on the airport including ferry capacity, landing facilities and airport operating hours;
- options for the long-term future of the Island Airport — including data on access, parking and traffic, and an assessment of the role of TIA in the regional transportation system;
- the City Auditor's capacity to properly assess and determine the capability of the Toronto Harbour Commission to run an airport;
- total expenditures made by all levels of government and their agencies with respect to the Island Airport.

More on the Island Airport in the next issue.

- Debbie Williams



Toronto's Changing Waterfront: Perspectives from the Past

The symposium, Toronto's Changing Waterfront, held 3–4 November 1989 at the Toronto Harbour Commission made lively and well illustrated presentations covering a wide range of topics. The speakers in Session 1, **The Current Waterfront and the Relevance of Its Past**, chaired by Gene Desfor of York University, were David Crombie and Jeffery Stinson. Session 2, **Toronto's Changing Shoreline**, chaired by Michael Moir of the Toronto Harbour Commission, had speakers Thomas McIlwraith, Ken Greenberg, Gabriella Sicheri and Karl Fricbergs. Session 3, **Toronto's Early Waterfront** was chaired by Gil Stelter of the University of Guelph and had speakers Mima Kapches and Fred Armstrong. Session 4, **Planning the Waterfront — Public and Private Interests on the Waterfront**, chaired by Karen Teeple of the City of Toronto Archives, heard from Michael McMahon and Jim Lemon. Friday ended with a reception at the offices of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.

Saturday's programme was of the same high quality. In Session 5, **Recreation on the Waterfront**, Chair, Gillian Reddyhoff of the Market Gallery, City of Toronto Archives, called upon speakers John Summers,

John Bacher and Bruce Kidd. Frances Frisken of York University, Chair of Session 6, **Environmental Considerations in Waterfront Development**, introduced speakers Letty Anderson and William Munson.

Ian C. R. Brown, General Manager of the Toronto Harbour Commission, the host and guest speaker at Saturday's lunch, spoke on "The Role of Heritage Issues in the Development of Toronto's Waterfront".

In the Symposium Summary, chaired by Roy Merrens of York University, Brian Hoyle, University of Southampton, U.K., Josef Konvitz, Michigan State University, Michael Moir, Toronto Harbour Commission and Stephen Salmon, National Archives of Canada, Ottawa, outlined their responses to the papers.

All in all, participants provided a clear reminder that waterfront redevelopment did not begin yesterday. The Steering Committee, Gene Desfor and Roy Merrens of York University, Orysia Muzyczka and Michael Moir of the Toronto Harbour Commission and Beverly Morley of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, thank all of those who participated and helped to promote an even greater awareness of the past and the potential of Toronto's waterfront.

New Photographic Exhibit at Royal Commission Offices

Change has been a constant theme throughout the history of Toronto's Waterfront. Form, circumstances and designs have continued to evolve amidst public concern and controversy. This has been so for 150 years.

The new exhibit of photographs on display in the Gallery at the Royal Commission offices on the fifth floor at 207 Queen's Quay West, was opened on 3 November 1989, concurrent with the symposium, **Toronto's Changing Waterfront: Perspectives from the Past**.

The exhibit has been restricted to the North Shore of Toronto Harbour due to space and time limitations but is indicative of changes across the whole waterfront. Business and Industry, Recreation, and Commerce and Transportation are the various modules which make up the exhibit.

The Royal Commission would like to thank the City of Toronto Archives, The Marine Museum of Upper Canada and the Toronto Harbour Commissioners for allowing the use of their historic photographs. Special thanks to Michael Moir, Archivist of the Toronto Harbour Commission, who assembled the photographs and wrote the text.

The exhibit is open to the public between 9:00 a.m. and 5:00 p.m., Monday to Friday.



Ice Boats on Toronto Bay in front of the THC building, 21 February 1920



Canadian Waterfront Resource Centre Library

What was the latest mention of Railway Lands development in the City of Toronto Land Use Committee reports?
How about media coverage of the Motel Strip development proposals for Etobicoke?
Why are Toronto's beaches polluted?
What legislation exists in Ontario to determine control of waterlots?



University of Toronto Geography student, Dayle Sunohara, discusses her research project with Library Assistant Janet Hollingsworth.

A community of people interested in waterfront development issues is finding a source of answers to these questions in the library collection of the Canadian Waterfront Resource Centre. Students, consultants, municipal planners, representatives of citizens' organizations and members of special interest groups visit the Resource Centre to read transcripts and background documents from the Royal Commission's public hearings, browse "grey literature" material in the York University Ports Collection file and consult the library's computer catalogue of books and reports about waterfront issues in the Toronto region.

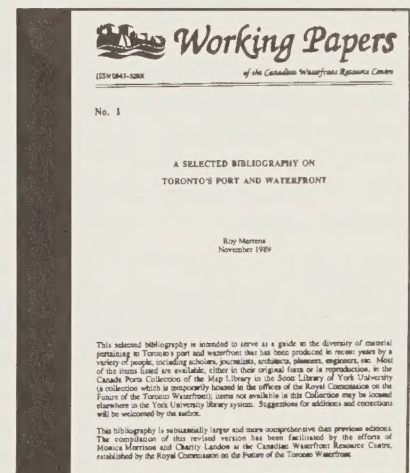
The library, with more than 2000 books, periodicals, pamphlets, reprints and clippings about land use, economic development, housing, environment, public health, urban planning, transportation, parks and recreational facilities, is located in the offices of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront, Suite 580, 207 Queens Quay West. The public is welcome to visit between 9:00 a.m. and 5:00 p.m. Monday to Friday and on Wednesdays until 9:00 p.m. Telephone inquiries may be made to Janet Hollingsworth at (416) 973-7185.

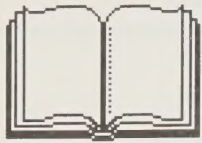
New Publication Series

The Canadian Waterfront Resource Centre has launched a new publication series, *Working Papers of the Canadian Waterfront Resource Centre* (ISSN 0847-320X) to disseminate current ideas and research work. First in the series is the latest version of Roy Merrens' *Selected Bibliography on Toronto's Port and Waterfront*, November 1989. Upcoming publications in the series will include essays, short reports and selected conference presentations as well as bibliographies, indices and other research tools useful to those involved in waterfront development. The series will aim at making a variety of current approaches to analysis of waterfront issues available in a timely way. Contact Monica Morrison at (416) 973-7185 for more information.

Upcoming Publication

A Guide to Some Sources for Research on Toronto's Waterfront will be published by the Canadian Waterfront Resource Centre early in 1990. Product of a summer bibliographic project co-sponsored by the Toronto Harbour Commissioners and the Canadian Waterfront Resource Centre, the publication will be a compilation of descriptive information about documents from manuscript and printed document material at the City of Toronto and Toronto Harbour Commissioners archives, and excerpt, reprint and original print materials from the York University Ports Collection.





Recently Received by the Canadian Waterfront Resource Centre

Islands of Green: Natural Heritage Protection in Ontario. by Stewart G. Hilts, Malcolm D. Kirk, and Ronald A. Reid. Ontario Heritage Foundation. 1986. 200pp.

Islands of Green is a handbook or how-to manual to assist groups or associations in identifying prospective natural heritage areas and preserving them for posterity. The authors define a natural heritage area as a remnant natural environment or landscape that has been affected or could be affected by human activity.

The publication outlines the necessary steps required to designate and establish areas as heritage sites and it clearly shows the processes involved in securing approval from the responsible municipal, provincial or federal agencies. Scientific, environmental, cultural and genetic values are taken into consideration when obtaining approval.

The book is well organized with useful headings in the table of contents. A series of case studies in the last chapter of this book is accompanied by colour photographs. Another helpful aid at the back of the publication is a list of Ontario conservation agencies and organizations and their addresses.

The authors stress that their manual is not the absolute or definitive authority on the subject, but is intended as a guideline and aid, and they recommend other readings throughout. This book will appeal to all groups concerned about the natural environment and interested in protecting their local natural areas.

— Janet Hollingsworth

Soviet Visitors

Eight architects, planners, economists and engineers from the U.S.S.R. visited Toronto and Edmonton in October to meet their Canadian counterparts in preparation for the development of a modern tourist attraction including a residential, shopping and arts complex on 200 acres of waterfront land in the City of Leningrad. While they were in Toronto, the visitors had the opportunity to tour the Toronto waterfront and visit the Royal Commission. David Crombie explained the establishment and mandate of the Royal Commission and the importance of public participation in the inquiry process, and outlined what had transpired at public hearings which led to the release of his Interim Report in the Summer of 1989.



Cyril's 'Crumby' Christmas



Cyril Seagull preened on his favourite perch, A. Fine Tree, at Queen's Quay. He'd done his daily fly by of the Toronto waterfront and was almost pleased. From Burlington to Newmarket pockets of light and glittering trees stretched along the water — a perfect picture of the seasonal spirit.

Now Cyril — true cynic that he tried to be — had to admit he didn't understand Christmas. It was strictly for people. He enjoyed and appreciated all the pretty colours and decorations but they didn't feed him! In fact, he was sorely tempted to buzz by his pals on the Spit and see what they had. Land fill always provided some goodies, even for an overcrowded gull community.

Abruptly, something mushy hit him on the beak. Hmm... Yummm. He perked up, searching for the source. Standing at the bottom of A. Fine Tree was a small girl, clutching a paper bag, her smile as radiant as the lights. "Merry Christmas Mr. Seagull!" she cried, throwing more bits of turkey stuffing.

Cyril the Cynic hesitated. He wasn't used to this. However, throwing his principles to the wind, he swooped down. As the crumbs fell like snow flakes, other gulls raucously joined the party. Cyril might just like Christmas after all!!

— Anne Dixon

About the Newsletter

The Newsletter is a publication of the Canadian Waterfront Resource Centre, the research and education arm of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront: Box 4111, Station A, Toronto, Ont., M5W 2V4, (416) 973-7185. Thanks for assistance in the production of this issue to Beverly Morley, Jennifer Young, Nancy J. Clark, Debbie Williams, Scott Clark, Ginette Bellefeuille, Soo Kim, Marlane Koehler, Gord Garland, Ron Doering, Gene Desfor, Janet Hollingsworth, Charity Landon, Anne Dixon and Noreen Dunphy. Thanks also to Gene Desfor and The Toronto Harbour Commissioners for illustrations provided. Production Coordinator: Andrea Short. For information contact: Monica Morrison.





Nouvelle acquisition du Centre canadien de documentation sur le secteur riverain

Island of Green: Natural Heritage Protection in Ontario, de Stewart G. Hills, Malcolm D. Kirk et Ronald A. Reid, Fondation du patrimoine ontarien, 1986, 200 pages



L'ouvrage est bien agencé, la table des matières comportant des rubriques utiles. Une série d'études de cas est exposée dans le dernier chapitre, accompagnées de photos en couleurs. Ce qui est également utile, c'est la liste d'organismes de conservation de l'Ontario et de leurs adresses qui figure à la fin de la publication.

Les auteurs insistent sur le fait que leur ouvrage n'est pas l'autorité absolue ou définitive sur la question, mais sert seulement de guide; ils recommandent d'autres lectures tout au long de l'ouvrage. Ceux qui se soucient de l'environnement naturel et veulent protéger leurs régions naturelles le trouveront intéressant.

— Janet Hollingsworth

Les visiteurs soviétiques

Des architectes, des urbanistes, des économistes et des ingénieurs soviétiques se sont rendus à Toronto et à Edmonton en octobre dernier pour y rencontrer leurs homologues canadiens en vue de préparer l'aménagement d'une attraction touristique moderne, à savoir un complexe domiciliaire, commercial et artistique, sur 200 acres de terres riveraines dans la ville de Leningrad. Durant leur séjour à Toronto, les visiteurs ont eu l'occasion d'effectuer une tournée dans le secteur riverain de Toronto et de rendre visite à la Commission royale. David Crombie leur a expliqué la création et le mandat de la Commission et l'importance de la participation du public à l'enquête, et a décrit dans les grandes lignes ce qui est ressorti des audiences publiques qui ont abouti à la publication de son Rapport provisoire à l'été de 1989.

Le Noël de Contran le goéland



même pour une collectivité surpeuplée de goélands. Soudain, il reçut quelque chose de spongieux sur le bec. Hmm... Miam-miam. Il dressait la tête pour voir d'où cela venait. Au pied de l'arbre, se tenait une petite fille, serrant contre elle un sac en papier et arborant un sourire radieux. "Joyeux Noël, Monsieur le Goéland!" s'écria-t-elle en jetant d'autres bouts de farce de dinde.

Contran le cynique hésitait. Il n'était pas habitué à ce genre de choses. Toutefois, oubliant ses principes, il a fondu sur les miettes. Comme celles-ci tombaient comme des flocons de neige, d'autres goélands se sont joints à lui en émettant des sons rauques. Il se peut qu'après tout Contran aime Noël!!!

— Anne Dixon

Contran le goéland se lissait les plumes sur son perchoir favori, un pin dans Queen's Quay. Il a effectué sa promenade quotidienne à partir du secteur riverain de Toronto et était presque content. De Burlington à Newmarket, des poches de lumière et d'arbres scintillants se déployaient le long de la rive-tableau illustrant à merveille l'esprit des fêtes.

Contran — en cynique qu'il essayait d'être — a dû admettre qu'il ne comprenait pas la signification de Noël. C'est une fête strictement pour les êtres humains. Il aimait les magnifiques couleurs et décorations, mais ce n'est pas avec ça qu'il pouvait se remplir l'estomac! En fait, il était fortement tenté de passer voir ses copains sur la flèche pour voir ce qu'ils avaient à manger. Les remblais renfermaient toujours de bonnes choses,

À propos du Bulletin

Le Bulletin est une publication du Centre canadien de documentation sur le secteur riverain, la section de la recherche et de l'éducation de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto: C.P. 4111, Succursale A, Toronto, Ont., M5W 2V4, (416) 973-7185. Nous désirons remercier les personnes dont les suivent qui ont collaboré à la production de ce numéro: Gord Garland, Ron Doering, Gene Desfor, Noreen Dunphy, Janet Hollingsworth, Charity Landon, et Anne Dixon. Nous voulons aussi remercier Gene Desfor et les Toronto Harbour Commissioners pour l'usage de leurs illustrations. Coordinatrice de la production: Andrea Short. Demandes de renseignement: Monica Morrison.

La bibliothèque du Centre canadien de documentation sur le secteur riverain

Quand a-t-il été question la dernière fois de l'aménagement des terres appartenant à des compagnies ferroviaires dans les rapports du comité chargé d'examiner l'utilisation des terres de la ville de Toronto?

Et les reportages des médias sur les propositions d'aménagement du secteur des motels dans Etobicoke?

Pourquoi les plages de Toronto sont-elles polluées?

Quelles sont les lois en Ontario qui déterminent le droit de regard sur les lots de grève?



Dayle Sunohara, étudiante en géographie à l'université de Toronto, discute de son projet de recherche avec la bibliothécaire adjointe, Janet Hollingsworth

La bibliothèque, qui abrite plus de 2 000 livres, périodiques, brochures, reproductions et coupures sur l'utilisation des terres, l'aménagement économique, le logement, l'environnement, l'hygiène publique, l'urbanisme, le transport, les parcs et les installations récréatives, se trouve dans les locaux de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, suite 580, 207 Queens Quay ouest. La bibliothèque est ouverte au public de 9 h à 17 h du lundi au vendredi et jusqu'à 21 h le mercredi. Il est possible de demander des renseignements par téléphone en s'adressant à Janet Hollingsworth, au (416) 973-7185.

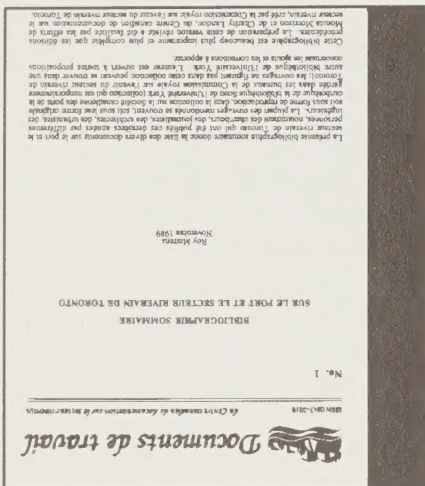
Nouvelles séries de publications

Le Centre canadien de documentation sur le secteur riverain a lancé une nouvelle série de publications, *Documents de travail du Centre canadien de documentation sur le secteur riverain* (ISSN 0847-3218), pour diffuser des idées et les résultats des travaux de recherche. Vient tout d'abord la dernière version de la *Bibliographie sommaire sur le port et le secteur riverain de Toronto*, novembre 1989, de Roy Merrens. Les autres publications de la série comprendront des essais, de courts rapports et certains exposés de conférence ainsi que des bibliographies, des index et d'autres instruments de recherche utiles à ceux qui s'occupent de l'aménagement du secteur riverain. La série aura pour objet d'offrir en temps opportun diverses méthodes d'analyse des questions touchant le secteur riverain. Renseignements:

Monica Morrison (416) 973-7185

Publication à venir

A Guide to Some Sources for Research on Toronto's Waterfront sera publié par le Centre canadien de documentation sur le secteur riverain au début de 1990. Fruit d'un projet bibliographique d'être coparrainé par les Toronto Harbour Commissioners et le Centre canadien de documentation sur le secteur riverain, la publication est un regroupement de renseignements descriptifs sur les documents provenant de deux genres de sources: manuscrits et documents de la ville de Toronto et des Toronto Harbour Commissioners, et des extraits, des reproductions et des imprimés originaux de la collection sur les ports de l'université York.



Évolution du secteur riverain de Toronto: Rétrospective

John Bacher et Bruce Kidd. Francis Frisken, de l'université York, présidente de la sixième séance, *Environmental Considerations in Waterfront Development*, a présenté les conférenciers Letty Anderson et William Munson. Ian C.R. Brown, directeur général de la Toronto Harbour Commission, hôte et conférencier au déjeuner du samedi, a présenté l'exposé "The Role of Heritage Issues in the Development of Toronto's Waterfront".

À la séance de clôture, présidée par Roy Merrens, de l'université York, Brian Hoyle, de l'université de Southampton (Royanne-Uni), Josef Konvitz, de l'université de l'État du Michigan, Michael Moir, de la Toronto Harbour Commission, et Stephen Salmon, des Archives nationales du Canada, Ottawa, ont exposé dans les grandes lignes leurs réponses aux documents.

Dans l'ensemble, les participants ont clairement rappelé que l'aménagement du secteur riverain n'a pas commencé hier. Le Comité de direction, Gene Desfor et Roy Merrens, de l'université York, Orysa Muzyczka et Michael Moir, de la Toronto Harbour Commission, et Beverly Morley, de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, remercient tous ceux qui ont participé et aidé à promouvoir une plus grande sensibilisation à ce qui se passe et à ce qui s'est passé dans le secteur riverain de Toronto.

Au symposium sur l'évolution du secteur riverain de Toronto, tenu les 3 et 4 novembre 1989 dans les locaux de la Toronto Harbour Commission, des exposés vivants et bien illustrés ont été présentés sur un vaste éventail de sujets. Les conférenciers de la première séance, *The Current Waterfront and the Relevance of Its Past*, présidée par Gene Desfor de l'université York, étaient David Crombie et Jeffrey Stinson. À la deuxième séance, *Toronto's Changing Shoreline*, présidée par Michael Moir, de la Toronto Harbour Commission, Thomas McIlwraith, Ken Greenberg, Gabriella Siccheri et Karl Frieberg ont pris la parole. À la troisième séance, *Toronto's Early Waterfront*, présidée par Gil Stelter, de l'université de Guelph, nous avons entendu Mima Kapches et Fred Armstrong. Les conférenciers de la quatrième séance, *Planning the Waterfront — Public and Private Interests on the Waterfront*, présidée par Karen Teeple, des Archives de la ville de Toronto, étaient Michael McMahon et Jim Lemon. La journée du vendredi s'est terminée par une réception dans les bureaux de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

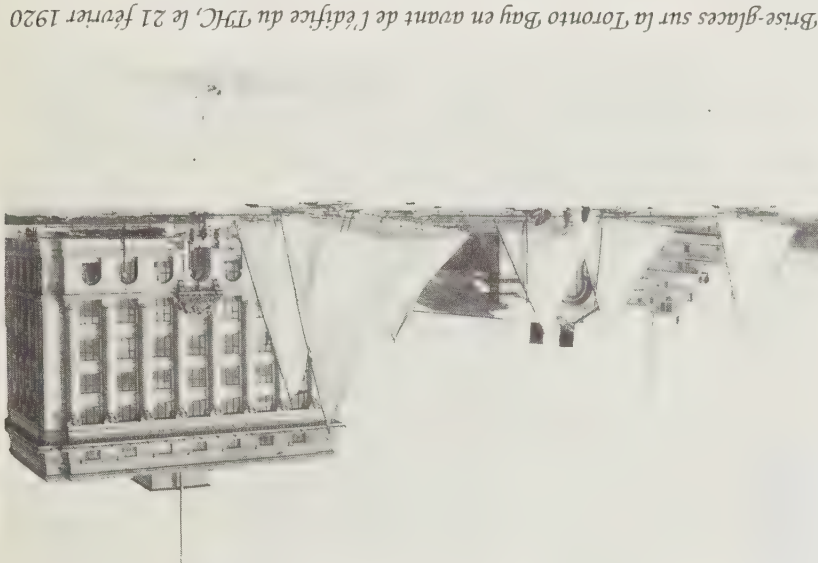
Le programme du samedi était d'assez bonne qualité. À la cinquième séance, *Recreation on the Waterfront*, la présidente, Gillian Reddyhoff, de Market Gallery, Archives de la ville de Toronto, a donné la parole aux conférenciers John Summers,

Nouvelle exposition photographique à la Commission royale

L'évolution est un thème qui revient constamment dans l'histoire du secteur riverain de Toronto. La forme, les circonstances et les plans continuent d'évoluer au milieu de la controverse et des préoccupations du public. Il en est ainsi depuis 150 ans.

La nouvelle exposition photographique à la Gallery située dans les locaux de la Commission royale au 5^e étage du 207, Queen's Quay ouest a commencé le vendredi 3 novembre 1989 en même temps que le symposium sur l'évolution du secteur riverain de Toronto.

L'exposition s'est limitée à la rive nord du port de Toronto, faute d'espace et de temps, mais elle montre bien les changements survenus dans l'ensemble du secteur riverain. Les divers modules de l'exposition portaient sur les affaires et l'industrie, les loisirs, le commerce et les transports.



Brise-glaces sur la Toronto Bay en avant de l'édifice du THC, le 21 février 1920

La Commission royale remercie les Archives de la ville de Toronto, le Musée de la marine du Haut-Canada et les Toronto Harbour Commissioners de lui avoir permis d'utiliser leurs photographies historiques. Elle remercie tout particulièrement Michael Moir, archiviste de la Toronto Harbour Commission, qui a réuni les photos et rédigé le texte.

L'exposition est ouverte au public de 9 h à 17 h, du lundi au vendredi.

Le 17 octobre 1989, la province de l'Ontario a annoncé la création d'une commission d'enquête sous la direction de David Crombie. Le mandat de cette Commission élargit effectivement les régions et les sujets abordés par la Commission royale fédérale. Le mandat provincial couvre le secteur riverain de l'agglomération torontoise allant de Burlington à Newcastle et comprend les thèmes de l'accès continu au secteur riverain, du transport, du logement et de l'emploi.

Les employés de la Commission royale et ceux du gouvernement provincial ont commencé à se familiariser avec les enjeux et les possibilités dans ce secteur riverain élargi en effectuant des tournées en minibus à la fin d'octobre et au début de novembre. Leur tournée à l'ouest allait de Mississauga à Burlington et celle à l'est allait de Pickering à Newcastle. Des urbanistes et des représentants d'organismes de conservation des municipalités de la région ont servi de "guide". Les guides ont tracé l'itinéraire pour leurs régions respectives et ont fourni des renseignements sur les politiques, les enjeux et les possibilités du secteur riverain. D'après leurs descriptions personnalisées des questions d'intérêt local, il est clair que, même si les régions ont des problèmes, des possibilités et des méthodes différents, elles ont toutes besoin d'instruments plus efficaces pour garantir l'accès au secteur riverain et assurer une diversité d'utilisations compatibles des terres dans les secteurs riverains.

Cette "vue de la route" marquait le point de départ par lequel il fallait passer si l'on veut comprendre les questions de plus grande envergure et échanger des idées. Tous nos remerciements aux 16 guides qui ont bien voulu partager avec nous leurs connaissances et leur perception.



Mise à jour sur le Toronto Island Airport

Novembre a été un mois de grande activité pour ceux qui s'intéressent à l'avenir du Toronto Island Airport (TIA). Le 14 novembre 1989, les Toronto Harbour Commissioners (THC) ont approuvé l'exploitation de quatre nouveaux transporteurs à l'aéroport et se sont engagés à examiner la possibilité d'agrandir le terminal afin de desservir un plus grand nombre de passagers et de vols. Ces initiatives ont créé une soudaine poussée d'activité et ont suscité l'intérêt des habitants de la région.

Par la suite, à sa réunion du 16 novembre 1989, le Conseil municipal a passé quatre heures à discuter des décisions des THC concernant l'avenir de l'aéroport.

Les conseillers ont passé en revue l'évolution de l'aéroport — notamment la période où l'actuel maire, M. Eggleton, était échelin et où les conseillers Layton et Jakobek ont été délégués auprès du Conseil pour parler contre l'introduction des avions à décollage et à atterrissage courts — et ont discuté des pouvoirs dont dispose le Conseil pour réagir aux récentes décisions des THC.

À l'issue de la discussion des questions touchant l'aéroport, le Conseil a adopté plusieurs motions, dont certaines avaient trait à la décision des THC d'autoriser de nouveaux transporteurs à utiliser l'aéroport. Le Conseil a fait savoir qu'il craignait un fort accroissement du trafic de passagers et du mouvement d'avions si l'on augmentait le nombre de transporteurs à l'aéroport. Le Conseil a également appuyé la proposition de faire payer aux passagers un droit d'utilisation plus élevé afin d'aider à combler le déficit d'exploitation de l'aéroport.

À sa réunion du 20 novembre 1989, le Comité intergouvernemental chargé du secteur riverain s'est également penché sur les décisions des THC au sujet de l'aéroport en adoptant des motions à l'effet que, à la demande des représentants municipaux, il y ait des rapports sur ce qui suit:

- les contraintes auxquelles l'aéroport est soumis, notamment en ce qui concerne la capacité du traversier, les installations d'atterrissage et les heures d'ouverture de l'aéroport;
- les options pour l'avenir à long terme de l'aéroport — dont des données sur l'accès, le stationnement et la circulation — et l'évaluation du rôle du TIA dans le système de transport régional;
- les moyens dont dispose le vérificateur municipal pour évaluer et déterminer comme il se doit la capacité de la THC de gérer un aéroport;
- les dépenses engagées par tous les organismes gouvernementaux et privés pour le Toronto Island Airport.

D'autres détails sur l'aéroport au prochain numéro.

— Debbie Williams

Passagers quittant le traversier du Toronto Island Airport





Un Legs du secteur riverain

Initiatives destinées à préserver l'accès continu à la rive et à créer de nouvelles voies d'accès

en élaborant des initiatives et en participant à des programmes

de témoignage de reconnaissance. Sally Bucknall, de la Countryside Commission, a parlé de son expérience de la conservation des aménagements paysagers en Grande-Bretagne. La Countryside Commission ne possède pas de terres, mais fait fonction d'intermédiaire entre des groupes de conservation et le gouvernement britannique. Elle a fait savoir que le secteur privé a besoin d'encouragement pour entreprendre d'autres projets de préservation du patrimoine et s'associer à des groupes de conservation dans le cadre du partenariat. Le secteur privé peut fournir des compétences d'entrepreneur que les organismes sans but lucratif ne possèdent pas toujours. Brian Howard, du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, a développé les commentaires de Mme Bucknall. M. Howard, qui est rentre récemment de Bretagne où il a participé à un programme d'échange, a décrit un vaste système de pistes ou réseau de droits de passage s'étendant dans toute la Grande-Bretagne. Deux conférenciers se sont concentrés sur le travail accompli par les sociétés de propriétés bénéficiaires aux États-Unis. Il s'agit habituellement d'un organisme privé sans but lucratif. Ces sociétés recourent aux services de conservation, aux ventes à rabais, aux cessions-ventes et aux cessions-baux ainsi qu'à l'acquisition définitive pour préserver des terres. Andrew Johnson, de Conservation Advisors Inc., expose dans ses grandes lignes la pratique de l'aménagement limité, qui permet d'aménager une partie de la propriété pour financer l'acquisition des terres, mais protège la région jugée importante par la société de propriétés bénéficiaires. Souvent, a-t-il indiqué, l'aménagement limité augmente le rendement des investissements du promoteur, permet d'obtenir plus rapidement l'approbation de la planification et entraîne des coûts moins élevés pour ce qui est de l'infrastructure. Charles Lèvesque, du Trust for New Hampshire Lands — partenariat entre des organismes publics et des organismes privés — a déclaré que le New Hampshire dispose d'environ 1 million d'acres de terres qui sont protégées.

À la fin de la journée, les conférenciers et les participants au symposium ont reconnu que les techniques exposées pouvaient toutes s'appliquer à l'agglomération torontoise et servir à préserver le patrimoine naturel et artificiel de la région ainsi qu'à aider à créer pour le public des voies d'accès à la rive.

— Scott W. Clark, président de la conférence

Arrivées, et retours, à la Commission royale

Committee; Chuck Pauler, Ontario Office for the Greater Toronto Area et Ron Shimizu, directeur régional, Environnement Canada. Les membres suppléants sont: Simon Llewellyn, gestionnaire, Environnement Canada; Jim Maxwell, directeur de la politique, administration centrale d'Environnement Canada; Bob Shaw, gestionnaire, ministère de l'Environnement de l'Ontario et Peter Sly, Rawson Academy of Aquatic Sciences. **Max Beck** se joint à nous pour effectuer une étude sur la politique industrielle dans la région métropolitaine de Toronto.

Bienvenue à tous.

Le 22 novembre 1989, la Commission royale a organisé dans ses locaux un symposium dont l'objet était d'échanger des idées sur les moyens de préserver les éléments naturels et les lieux artificiels dans les vallées tout en maintenant et en accroissant la continuité de l'accès aux régions riveraines. La journée a été consacrée aux exposés présentés par des conférenciers du Canada, des États-Unis et de Grande-Bretagne.

Ron Reid, un spécialiste des questions écologiques, a donné le ton en parlant de la gestion des terres, des services de conservation et des sociétés de propriétés bénéficiaires — de certaines des nombreuses techniques utilisées pour préserver des zones naturelles. Selon M. Reid, l'acquisition par le gouvernement de lieux devant être préservés en raison de leur intérêt historique ne constitue qu'une option: les particuliers ont aussi un rôle important à jouer. Chacun des conférenciers qui ont ensuite pris la parole ont développé ce point et ont décrit dans les grandes lignes les nombreuses façons dont des particuliers s'étaient occupés de la préservation du patrimoine. Stewart Hiltz, professeur de gestion des terres à l'université de Guelph et représentant de la Natural Heritage League, a expliqué la notion des ententes sur la gestion des terres — ententes facultatives avec des propriétaires qui promettent de préserver et de protéger des biens et d'informer les organismes de conservation de l'évolution de l'utilisation des terres. Environ 13 000 acres des terres de l'Ontario sont visés par des ententes de cette nature.

Jeremy Collins, avocat travaillant pour la Fondation du patrimoine ontarien (FPO), a abordé la question des services de conservation. Il s'agit d'instruments juridiques qui imposent des restrictions à l'exploitation et à l'utilisation des terres. Les propriétaires peuvent vendre, donner en location ou transférer la propriété, mais la servitude porte sur le titre et s'applique donc aux propriétaires subséquents. La FPO est le seul organisme de l'Ontario qui ait, de par la loi, le mandat d'acquiescer des services de conservation.

Stephen Price, vice-président du Fonds mondial pour la nature (Canada), a souligné l'importance des dons de particuliers pour la réussite des programmes de conservation et a insisté sur le fait que le gouvernement pourrait encourager le secteur public et le secteur privé à s'associer dans des entreprises de partenariat, en mettant en oeuvre des programmes de contributions équivalentes, en apportant ses connaissances techniques, en favorisant le détachement d'employés,

Shane Foreman nous est revenu comme directeur des Etudes portuaires, de même que **Jim O'Mara**, prêt par la province de l'Ontario à mi-temps. **Gord Garland** a de nouveau été détaché auprès de nous par la SCHL. **Suzanne Barrett** nous revient comme coordonnatrice des études environnementales. Le Comité de direction se compose des personnes suivantes: David Carter, président; David L. Egar, directeur général régional, Environnement Canada; Don Gamble, directeur exécutif, Rawson Academy of Aquatic Sciences; David W. Guscott, directeur, ministère de l'Environnement de l'Ontario; Joanna Kidd, consultant; Lynn Morrow, coordinatrice, Metropolitan Waterfront

Groupe de travail sur le logement et les voisinages

La région permet une grande variété d'utilisations. Par exemple, on pourrait consacrer 500 acres à l'utilisation industrielle, 400 acres à des fins domiciliaires et à des fins connexes, 200 acres à des espaces libres et 100 acres à des attractions régionales.

Il faut examiner les politiques industrielles de la ville et de l'agglomération torontoise concernant les terres portuaires pour déterminer exactement la superficie dont on a vraiment besoin pour l'industrie.

Il faut tenir compte de l'environnement; il faut prendre des décisions visant à nettoyer certains emplacements de la région et à s'assurer que les futures industries ne contaminent pas davantage la terre, l'eau ou l'air.

En résumé, les terres portuaires, qui appartiennent essentiellement à l'administration publique, représentent une ressource trop importante et trop précieuse pour être converties en une région purement industrielle.

Labour Council of Metropolitan Toronto

- considérations sur le plan de la conception en vue de protéger les collectivités et de permettre au public de profiter de la rive et du parc;
 - technologies convenant aux activités locales ou utilisation locale de leurs produits finis, comme dans le cas de la construction navale et des matériaux de construction;
 - industries qui tireraient profit de leur emplacement dans le secteur riverain;
 - industries démontrant de nouvelles technologies environnementales.
- Pour faire de véritables progrès dans le règlement de la crise du logement, il faut d'abord utiliser les terres publiques non industrielles pour construire des logements abordables, intensifier l'utilisation des terres dans les secteurs industriels et accroître les objectifs municipaux applicables pour ce qui est des logements abordables.
- On peut faire bien des choses pour surmonter la crise du logement tout en laissant intactes les terres industrielles.

Le XXI^e siècle, naissance d'une industrie verte dans la région portuaire?



Long terme qui est de réduire l'activité industrielle dans la ville de Toronto. Selon les organisateurs du symposium, cette tendance n'est pas inévitable et l'industrie est vitale à une économie urbaine saine. L'industrie contribue à la capacité productrice de richesses de la région et peut augmenter la croissance réelle. Bon nombre d'activités dans le secteur des services sont là pour maintenir ou rehausser la capacité industrielle. Une économie diversifiée avec une forte présence industrielle protège contre le ralentissement dans quel secteur. Les emplois industriels offrent des salaires plus élevés et de meilleurs avantages sociaux, ce qui permet aux travailleurs de vivre en ville. Le secteur industriel portuaire de Toronto et la région East Bayfront qui sont décennies le lieu d'activités portuaires, manufacturières, de stockage et d'entreposage, mais il est maintenant temps d'utiliser ces terres à d'autres fins. Des plans de réaménagement ont déjà été présentés. Dans bon nombre d'entre eux, il est recommandé de continuer d'utiliser les terres à des fins industrielles tout en permettant des activités domiciliaires, récréatives ou commerciales. Il est clair, toutefois, que l'industrie, en particulier l'industrie riveraine, doit tenir compte des aspects écologiques.

Les grandes sociétés font de bonnes affaires en s'occupant de l'industrie riveraine. La restructuration économique globale qui s'est produite dernièrement poursuit une tendance à

Le thème central du symposium a été la planification et l'exploitation de l'industrie riveraine. La restructuration que présentent les industries quant aux possibilités et aux restrictions leur perception et leurs connaissances universitaires se sont réunis pour échanger d'organismes écologiques et du milieu public, du secteur privé, des syndicats, représentants de l'administration soucieuses de l'environnement. Des industries tournées vers l'avenir qui sont la région East Bayfront pour des d'utiliser le secteur industriel portuaire et naître de nouvelles idées permettant de l'université York ont coparrainé un symposium d'une journée destiné à faire la faculté des études environnementales Metropolitan Toronto and York Region et l'Organisation, le Labour Council of Toronto Industrial Awareness

Le jeudi 16 novembre 1989, la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, la South East

Des fabricants L'environnement. Selon les discussions au symposium ont été à la fois créatrices et positives. Les personnes présentes ont reconnu que cet exercice d'une journée était la première étape vers l'étude de la possibilité de créer une industrie "verte" dans le secteur riverain de Toronto. En fait, les participants ont demandé à la Commission royale de poursuivre le processus amorcé ce jour-là.

Le Commissaire David Crombie a indiqué que les enjeux et les possibilités définis lors du symposium seraient réunis en un document de travail à la fin de janvier 1990, qui circulera parmi les participants au symposium pour commentaires. Si vous désirez avoir votre propre exemplaire, veuillez communiquer avec la Commission royale au (416) 973-7185 ou passer le prendre au 207, Queen's Quay ouest, suite 580, Toronto (Ontario).

— Gene Desfor

— Noreen Dunphy



Commentaire

Industrie dans la région portuaire: Dialogue

Avons-nous besoin d'une industrie dans la région portuaire de la

ville de Toronto?

Les quatre ordres d'administration publique se penchent actuellement sur cette question, mais on peut dire que la réponse unanime à cette question est probablement "oui". Environ les trois quarts des terres de la région portuaire appartenant à l'administration publique, une bonne partie d'entre elles étant vides ou servant à l'entreposage.

À ce stade-ci du réexamen des utilisations futures des terres portuaires, qui représentent plus de 1 200 acres, il y a deux écoles de pensée opposées: il y a ceux qui estiment qu'on devrait continuer à utiliser l'ensemble des terres portuaires et les 100 acres adjacents de la région East Bayfront à des fins industrielles, en aménageant à l'occasion un parc, et ceux qui veulent envisager des utilisations mixtes, c'est-à-dire des utilisations non seulement industrielles, mais également récréatives, domiciliaires et commerciales. Sont présentées ci-dessous des résumés de deux rapports exposant les différents points de vue sur l'avenir des terres.

Le logement et les voisinages:

Document de travail présenté à la Commission royale

Groupe de travail sur le logement et les voisinages

La région East Bayfront a été par le passé essentiellement industrielle. Aujourd'hui, un certain nombre d'emplacements dans cette région sont sous-utilisés et d'autres sont vacants. Les propriétés publiques représentent 38 acres. Le grand complexe industriel, à savoir la raffinerie Redpath, se trouve dans l'ouest de la région.

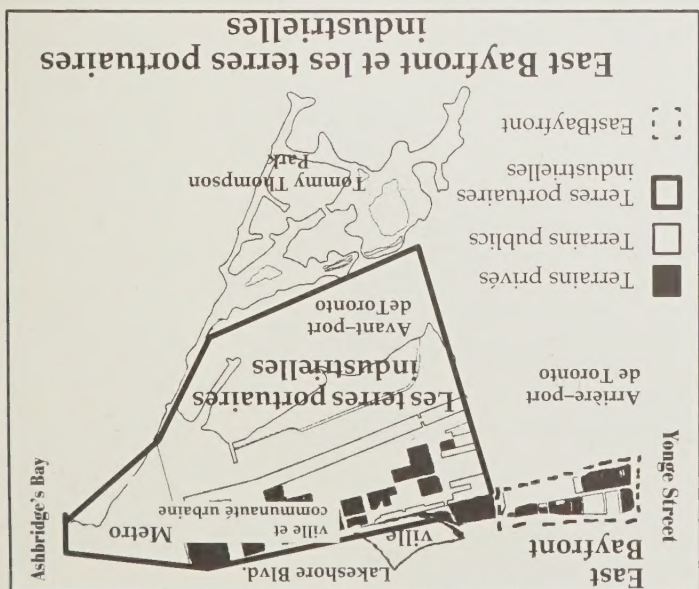
Pour la ville, la région East Bayfront symbolise la nécessité d'empêcher que les empiétements des utilisations domiciliaires sur les utilisations industrielles se produisant un peu plus à l'est ne gagnent la région, mais on ne sait pas très bien comment la ville pourrait atteindre son objectif qui est d'accroître l'accès au secteur riverain, surtout dans le cas des habitants de St. Lawrence, si toute la région est restreinte à des utilisations industrielles.

À part le secteur occidental de Harboursfront, l'objectif municipal pour ce qui est des logements subventionnés n'est atteint nulle part dans le secteur riverain central. Si East Bayfront ne peut plus servir à des fins domiciliaires et mixtes, il n'y aura presque plus de logements subventionnés. La région East Bayfront offre une bonne occasion de créer des usages mixtes dans les quartiers du secteur riverain; elle est trop bien située pour être reléguée uniquement à des fins industrielles. Aucun des utilisateurs industriels actuels n'ayant besoin d'être réinstallés, on pourrait mieux utiliser les terres portuaires pour d'autres secteurs de l'économie.

De tout le secteur riverain, ce sont les terres portuaires qui de loin se prêtent le mieux à de nouveaux usages et à de nouvelles perceptions quant à son rôle à Toronto et dans l'ensemble de la région.

Toronto must avoid becoming "A Tale of Two Cities": A Labour Council Policy Paper dealing with Industrial Lands and Housing

Labour Council of Metropolitan Toronto



Des spéculateurs fonciers font un grand profit en obtenant un nouveau zonage des terres, les faisant passer de la "zone industrielle" à la "zone commerciale" ou "zone résidentielle" beaucoup plus cotée. Pour gagner l'appui dont ils ont besoin, ils opposent nos besoins en matière de logement à nos besoins en matière d'emploi. De plus, ils essaient de désarmer la population en la convainquant qu'elle ne peut rien au remplacement des emplois industriels par des emplois dans le secteur des services. Ils ont tort. Les emplois industriels et manufacturiers sont vitaux à une économie urbaine saine.

Ils permettent d'avoir une économie diversifiée, ce qui protège la dépense dans l'industrie à un effet multiplicateur plus fort que dans n'importe quel autre secteur de l'économie. Les emplois industriels offrent des salaires plus élevés et de meilleurs avantages, de sorte que les travailleurs peuvent se permettre de vivre dans leur ville.

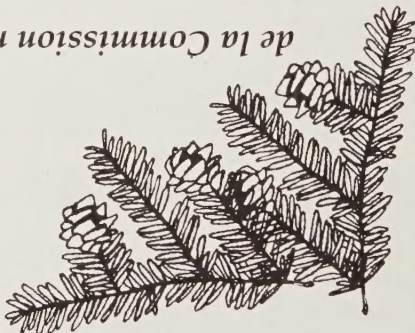
Les terres destinées à l'industrie disparaissent rapidement. Au rythme où vont les choses, nous pouvons nous attendre à une grave pénurie de terres industrielles dans l'agglomération torontoise au cours des quatre ou cinq prochaines années. Au fur et à mesure de la modernisation nécessaire des vieilles industries, nous devons disposer d'autres terres industrielles. Les 1 200 acres de terres portuaires industrielles constituent un excellent exemple des terres qui doivent être entièrement consacrées à l'industrie. Une bonne partie d'entre elles est sous-exploitée et offre l'unique occasion d'aménager une série de parcs industriels selon des critères rigoureux :

- création du plus grand nombre possible d'emplois de qualité;
- considérations écologiques et compatibilité avec les collectivités locales;



Meilleurs vœux

de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

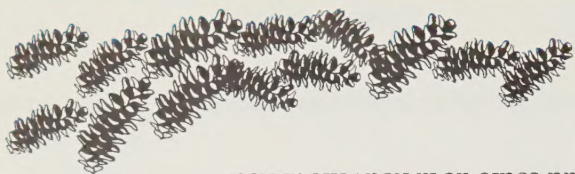


Le personnel de la Commission travaillait au premier *Rapport provisoire*, publié le 30 août 1989. La réaction des deux ordres d'administration publique, fédéral et provincial, a été favorable.

La Commission a commencé une période de grande activité à l'automne en organisant une séance de travail intensif, la charrette sur le secteur riverain de Toronto, de recommander les mesures à prendre pour avoir un secteur riverain propre, vert et accessible. En octobre, le gouvernement de l'Ontario a annoncé son intention de diriger les efforts de la province vers la préservation, la protection et l'utilisation prudente du secteur riverain de Toronto.

Un décret Provincial a élargi le champ d'intérêt de la Commission royale en nommant David Crombie à la tête d'une commission royale provinciale dont le mandat est de présenter un rapport à la province sur les questions touchant le secteur riverain le long du bassin occidental du lac Ontario et de recommander les moyens de relier et d'intégrer le secteur riverain aux lots de grève situés en amont. Le programme de travail d'automne et d'hiver englobait, entre autres, une évaluation écologique du secteur industriel portuaire et des terres de la région East Bayfront ainsi qu'une étude sur les problèmes de transport régional.

Le personnel de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto tient à remercier toutes les personnes qui ont appuyé le travail de la Commission et qui ont participé activement durant l'année qui vient de s'écouler à la planification du secteur riverain de Toronto. Tous nos meilleurs vœux en ces fêtes de fin d'année! Nous espérons avoir de vos nouvelles au cours de la nouvelle année!



passionnante et productive.

riverain de Toronto, 1989 a été une année

Commission royale sur l'avenir du secteur

sur l'année qui vient de s'écouler. Pour la

couche de glace. Le moment est venu de réfléchir

Toronto et que la région est recouverte d'une

d'hiver commencent à souffler sur le port de

La fin de l'année approche comme les vents

La nouvelle année a commencé par la tenue

d'audiences publiques pendant plusieurs jours

en janvier et en février, d'abord sur le Toronto

Island Airport. Les audiences sur Harbournfront,

les questions écologiques et les Toronto Harbourn

Commissioners ont suivi en mars, avril, mai et

juin. Les groupes de travail de la Commission

royale ont également fait des exposés sur leurs

rapports: *Environnement et santé, Logement et*

voisinages et Accès et déplacements. Les exposés

provenant du public, dont des mémoires

présentés par près de 300 intervenants, ont

donné lieu à des discussions sur les principaux

enjeux touchant le secteur riverain de Toronto.

Au printemps, le dégel a amené avec lui sept

rapports, exposant les enjeux importants qui

attendaient le Commissaire Crombie et tous

ceux qui veulent un meilleur secteur riverain

pour Toronto:

• Environnement et santé

• Logement et voisinages

• Accès et déplacements

• Parcs, distractions et aménagements publics

• Emplois, perspectives et croissance économique

• Continuité et changements: les enjeux pour le

secteur riverain et les commissaires du havre

de Toronto

• L'avenir du Toronto Island Airport: les enjeux

En juin, le Commissaire Crombie a présenté

ses premières recommandations au sujet de

Harbournfront au Conseil municipal de Toronto.

Durant tous les mois d'été qui ont suivi,